

Atividades comerciais no contexto da economia de subsistência do século XIX em Goiás – Brasil

Tathiana Rodrigues Salgado

Universidade Estadual de Goiás
Porangatu – Goiás – Brasil
tathiana.salgado@ueg.br

Resumo: Neste artigo discorremos sobre alguns aspectos das atividades comerciais desenvolvidas em Goiás no contexto da economia de subsistência que se estruturou após a crise da mineração do final do século XVIII. Durante quase todo o século XIX a palavra decadência é comumente utilizada pela historiografia para descrever a sociedade ruralizada e economicamente desintegrada que se instalou em Goiás após o esgotamento das minas auríferas. Mas, mesmo nesse contexto, as atividades comerciais se fizeram presentes e, em maior ou menor grau, participaram da nova dinâmica econômica de Goiás. A metodologia de pesquisa fundamentou-se na revisão bibliográfica, principalmente, nas contribuições de Palacin (1976), Palacin et al (1995), Bertran (1978, 2010) e MCCreery (2006), além de pesquisa documental junto às bases do Instituto Histórico Geográfico de Goiás (IHGG) e do Arquivo Histórico Ultramarinho de Lisboa (AHU).

Palavras-chave: Goiás. Economia. Subsistência. Comércio. Século XIX.

Introdução

Conforme registra a historiografia, a integração do espaço goiano ao pacto colonial inicia-se com as descobertas auríferas nas primeiras décadas do século XVIII e com tudo aquilo que a exploração do precioso metal representou (PALACIN, 1976), (BERTRAN, 2010).

A imensa região, denominado de *Minas dos Goyazes*, que se estendia do Norte ao centro-sul da colônia, ganha notoriedade pela abundância das descobertas auríferas de suas terras.¹ Segundo Palacin (1976), a região, nas primeiras décadas do século XVIII, foi palco de uma fase épica vivida pelos exploradores que, em pouco mais de quinze anos, abriram caminhos e estradas, vasculharam rios e montanhas, desviaram correntes, desmataram, expulsaram índios e povoaram uma imensa área.

¹ Denominação como fica conhecido o território goiano-tocantinense enquanto ainda subordinado à Capitania de São Paulo (PALACIN, 1976). A Capitania de Goyaz foi instalada pelo alvará de 8 de novembro de 1744, que a desmembrou da de S. Paulo (NATAL E SILVA, 2002).

Em Goiás, predominou a exploração do ouro de aluvião, com os principais núcleos de exploração instalando-se às margens dos rios. Como escreveu Palacin (1976), bastava água e ouro para que se fundasse um arraial pelo imenso território das *Minas dos Goyazes*.

Após alguns anos de abundância e novos achados a extração aurífera deixa, já nas primeiras décadas do século XIX, de ser uma opção economicamente viável. A relativa vitalidade econômica de Goiás, promovida pelo ouro, constrói-se em bases frágeis sendo abalada aos primeiros sinais de esgotamento das minas.

A decadência das atividades mineradoras deixa na Capitania de Goiás uma série de arraiais isolados geograficamente, muito deles vindo a desaparecer junto com o ouro. Neste contexto de crise econômica, as atividades agropastoris de subsistência, que naquele momento exerciam o papel de coadjuvantes à atividade mineradora, passam a ser atividades vitais para Goiás. Dessa forma, a passagem do século XVIII para o século XIX marca o período de declínio das atividades mineradoras e a gradativa consolidação de uma sociedade agropastoril, como atestam Bertran (1978), Furnes (1984), Palacín e Moraes (1989).

Naquele momento de transição, a palavra decadência é comumente utilizada nos documentos de governo e relatos de viagens para descrever a sociedade ruralizada e economicamente desintegrada que se instalou em Goiás após o esgotamento das minas. Entretanto, mesmo no período de baixo dinamismo econômico as atividades comerciais se fizeram presentes. Neste artigo buscamos discorrer sobre alguns aspectos das atividades comerciais desenvolvidas em Goiás no contexto da economia de subsistência do século XIX.

A metodologia da pesquisa, que resulta nesse artigo, baseou-se no levantamento bibliográfico sobre a formação histórico geográfica de Goiás. Nesta etapa, destacam-se as clássicas contribuições de Palacin (1976), Palacin et al (1995), e Bertran (1978, 2010), por se tratarem de obras construídas, principalmente, com base em amplas pesquisas de fontes documentais primárias e a obra de MCCreery (2006) que examina o desenvolvimento da província e da economia goiana durante o período Imperial brasileiro. Também se dedicou atenção à pesquisa documental junto às bases do Instituto Histórico Geográfico de Goiás (IHGG) e do Arquivo Histórico Ultramarinho de Lisboa (AHU).

Contexto socioeconômico de Goiás pós ciclo do ouro

A atividade mineradora desenvolvida no século XVIII criou em Goiás um perfil de ocupação marcado por núcleos urbanos isolados, conforme é possível verificar na figura 01, e com pouca infraestrutura. Esse perfil surge da própria natureza das atividades de mineração desenvolvidas no período colonial. Como bem atesta Furtado (2004, p. 82), a empresa mineira não desenvolvia uma ligação com a terra da forma como predominava nas regiões açucareiras: “o capital fixo era reduzido, pois a vida de uma lavra era sempre algo incerto. A empresa estava organizada de forma a poder descolar-se em tempo relativamente curto”.

Tabela 01: Quadro urbano da Província de Goiás, 1824

Arraiais	Casas	Arraiais	Casas	Arraiais	Casas
Vila Boa	-	Couros	50	Descoberto da Piedade	37
Santa Rita	65	Angicos	03	Santa Rita	27
Anta	37	Pillar	246	Cachoeira	17
Capella	38	Guarinos	05	São João da Palma	13
Barra	38	Larvinhas	22	Moquém	35
Anicuns	189	Crixás	184	Cavalcanti	107
Curralinho	52	Aldeia de S. José	128	São Feliz	66
Ferreiro	105	Buriti Queimado	Extinto	Carmo	14
Campinas	11	Calhamares	Extinto	Chapada	33
Rio Claro /Pilões	42	Thesouras	Extinto	Flores	64
Meia Ponte	307	Porto Real	47	Santa Rosa	21
Jaraguá	200	Pontal	49	Mato Grosso	5
Corumbá	64	S. J. das Duas Barras	-	Arraiais	90
Rio do Peixe	15	Thairas	207	São Domingos	27
Santa Cruz	130	São José	223	Morro do Chapéu	12
Bonfim	151	Agoa Quente	105	Conceição	70
Catalão	18	Cocal	48	Príncipe	-
Santa Luzia	278	Amaro Leite	36	Taboca	Extinto
Carmo	107	Natividade	18	São Miguel e Almas	73

Fonte: Chorographia da Província de Goiás, por Raimundo da Cunha Matos, In: Revista do IHGEB, 1874.

A mineração do ouro que atraía populações para os diversos núcleos urbanos de Goiás ao menor sintoma de crise passa a ser fator de repulsão demográfica. Como registra Cunha Matos (1874, s/p):

A sede do ouro foi causa da descoberta de Goiás, e a esperança do outro tem sido causa de sua ruína. As riquezas prodigiosas que cobriram a face da terra na época da descoberta da província atraíram a Goiás um imenso número de aventureiros que, ou se arruinaram absolutamente por uma dissipação licenciosa ou regressaram às terras do seu nascimento carregados de gêneros preciosos, deixando na província de Goiás como únicos monumentos, que atestam a antiga glória, as imensas excavações, que se encontram por toda parte.

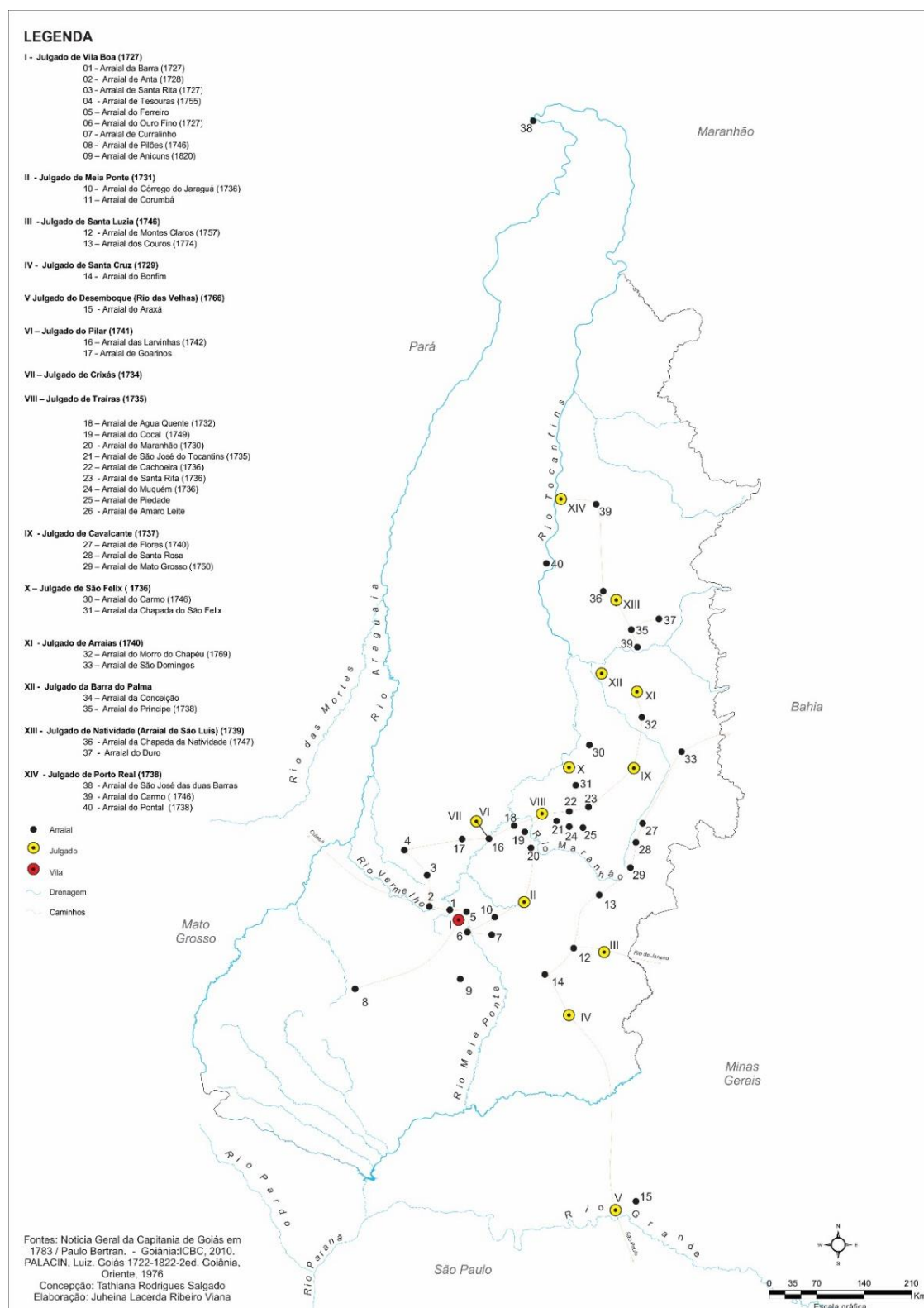


Figura 01: Arraiais do Ouro, Goiás, século XVIII.

Fonte: SALGADO, 2017.

Além do processo de redução demográfica, de acordo com Bertran (1978), com o fim do ciclo do ouro, houve uma deterioração da população aglomerada em Goiás. Na tabela 01, elaborada a partir do relato de Cunha Matos, em passagem por Goiás no ano de 1824, é possível estimar o reduzido quadro urbano existente naquele início de século.

Os dados das tabelas estatísticas da Capitania de Goiás do ano de 1804 demonstram como a população, um total de 50.349 habitantes, estava bastante desproporcional ao imenso território de mais de um milhão de quilômetros quadrados, conforme é possível observar na figura 02 (A.H.U – Códice N° 2109).

Naquele contexto de baixo dinamismo econômico e enfraquecimento da integração com as regiões litorâneas, derivados da ausência dos capitais provenientes do ouro, as atividades agropastoris de subsistência, que antes exerciam o papel coadjuvante a atividade mineradora, passam a ser atividades vitais para a então província de Goiás.

A população, antes predominante urbana, despovoam os arraiais em busca de áreas cômodas para desenvolver a agricultura e a pecuária. Portanto, em Goiás “a vida rural derivou da carência de subsistência em meio urbano. A cidade precede o campo” (BERTRAN, 1978, p. 27).

Como bem destacado por Funes (1986), no início do século XIX o gado já representava 37% das exportações goianas nos julgados do Norte e 11% dos julgados do Sul. Conforme analisamos em estudo anterior (SALGADO, 2009) os dados sobre importação de sal sugerem que a pecuária era, já no final do século XVIII, uma atividade forte na economia goiana, não sendo exagero afirmarmos que a pecuária substituiu o ouro, como motor para a manutenção, ainda que em volume menor, do comércio de importação na capitania.

Para Campus (1982) a pecuária foi uma atividade econômica de inegável importância, pois ela evitou, após a decadência da mineração, o total despovoamento e a falência econômica de Goiás além de funcionar como elemento de fixação da população e de ocupação de novas parcelas de terra. Esse, de modo geral, foi o cenário, econômico e social goiano ao longo do século XIX.

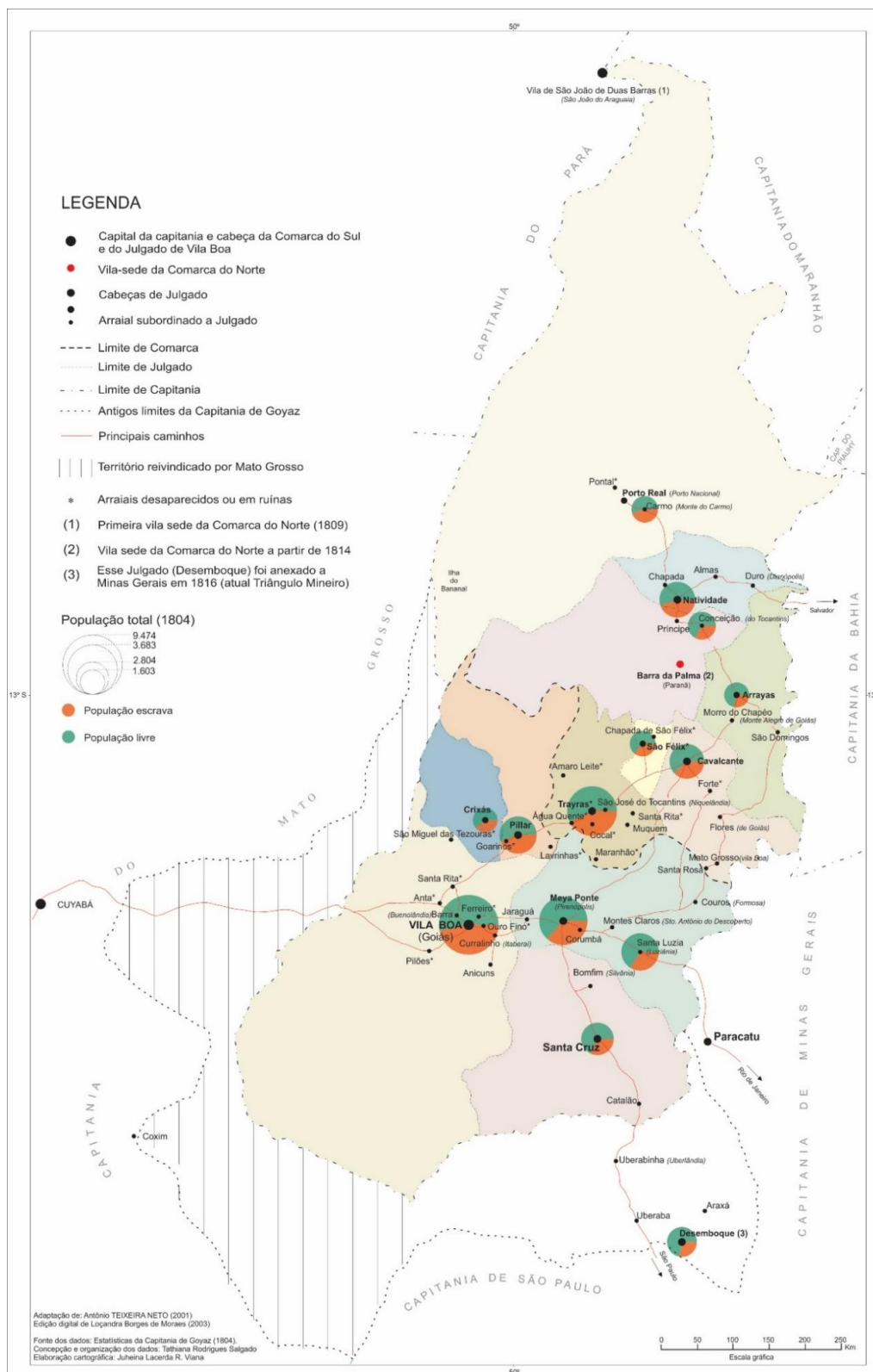


Figura 02: Divisão em Julgados e População, Goiás, 1804²

Fonte: SALGADO, 2017.

² De acordo com Gomes et al (2004), o Julgado era uma circunscrição que hoje corresponde, grosso modo, à comarca do Poder Judiciário, pois consistia no território de atuação de um juiz. Em cada Julgado, o arraial ou a vila mais importante era chamado de “cabeça de Julgado”, ou o que seria hoje a sede da comarca. Para adquirir esse status, era necessário que o arraial tivesse de 100 a 200 casas, sendo que os menores estavam a ele subordinados juridicamente.

As atividades comerciais no contexto de uma economia de subsistência

A consequência imediata da nova estrutura social e econômica que se engendrou em Goiás no século XIX foi a redução das atividades comerciais que, conforme afirmamos (SALGADO, 2019) foram, durante o ciclo minerador, importantes mecanismos de acumulação de capital, devido, principalmente, a sua capilaridade e aos altos valores praticados pelos comerciantes durante o período. Mas, com a redução das atividades auríferas, a província passa a ser um território isolado, de difícil acesso e com poucos capitais em circulação, o que, de acordo com McCreery (2006), prejudicava o intercâmbio com as demais províncias e com o litoral. Portanto, as conexões comerciais tornaram-se fracas e sujeitas a vastas incertezas.

A figura 3, que apresenta a redução de arrecadação do imposto de entrada de carregamentos, sugere que desde a década de 1780 o comércio de bens importados reduziu-se consideravelmente na capitania.

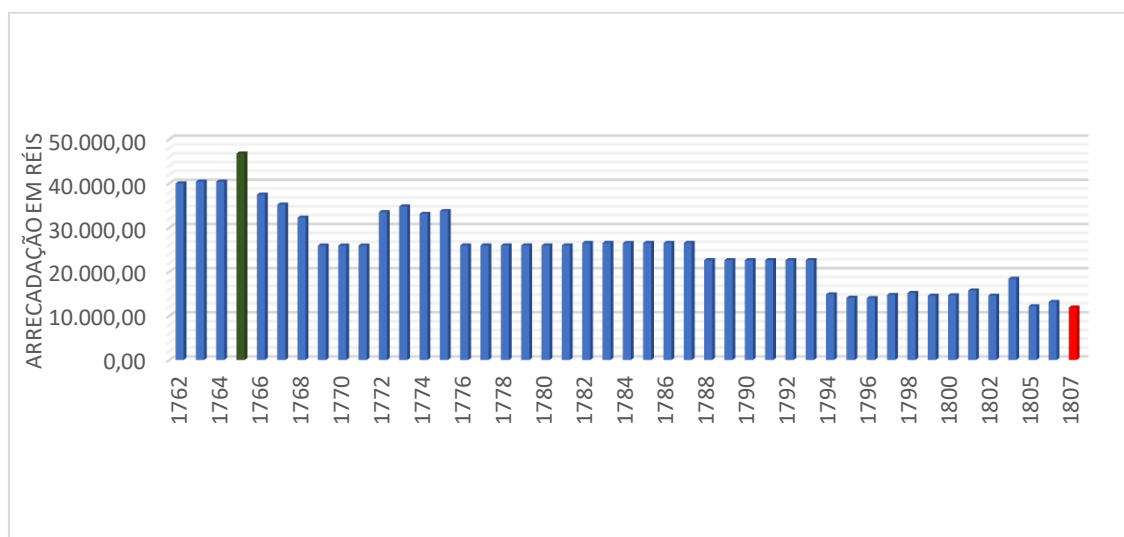


Figura 3: Rendimento do Imposto de Entradas, Capitania de Goiás, 1762-1807.

Fonte: SALLES, 1992, p. 193-194.

Em um relato datado de 1806, Florêncio Moraes Cid, intendente do ouro da casa de fundição de Vila Boa, assim descreve a situação da Capitania de Goiás:

A Capitania está pobre e atenuada, não exporta mais que algumas boiadas da Ribeira do Paranã, para a Bahia, todo o seu commercio é passivo, muitos dos gêneros que lhe vem dos portos do mar como ferro, aço, cobre, chumbo, pólvora baeta, bastões, panos, e louca os transportes os tornão caríssimos e desta maneira o ouro que produzem as lavras não chega para pagar os gêneros de necessidade e de luxo (A.H.U – Códice N° 2109).

A falta de capital em circulação provocou a redução das importações e a incipiente estruturação de uma agricultura de subsistência, aliada ao isolamento geográfico da capitania, não conseguia de imediato movimentar o comércio de exportação, como se vê em Alencastre (1979, p. 313):

O quadro do comércio e da indústria era em 1809 representado por algarismos tão fracos, que só eles bastam para dar uma ideia do quanto estava atrasada e decadente essa parte das possessões portuguesas, é, porém, verdade que a agricultura esteve por muito tempo completamente abandonada, apenas então começavam a figurar nos mapas de exportação.

Tabela 02: Produtos importados pela Capitania de Goiás, 1804

Julgados	Vinho (almude) ¹	Panos de linho (peças)	Panos de lã (ditas)	Tecidos de algodão (ditas)	Tecidos de seda (côvado) ²	Pólvora (arroba)	Chumbo (ditas)	Sal (alqueires)	Ferro (arroba)	Aço (ditas)	Papel (resmas)	Louças e vidros (caixas)	Ferragens (peças)	Chapéus	Escravos	Bestas
Vila Boa	90	1322	137	1042	552	26	64	1784	120	60	98	21	604	733	23	789
Crixas	2					2	8	65	1	1						
Pillar		12	14	158	40	2	4	276	4	4						108
Trairas								43								14
Meia Ponte	14	489	262	935	487	12	20	800	8	4	40	6	200	400	6	200
S ^a Luzia	4	12	46	145	80	1,5	4	32	20	12	5			80	6	10
Santa cruz	8	9	13	...		1,5	1,5	228	4	4	6			80		6
Desemboque	2	1	1	1		1	3	425	1	1				40		10
Cavalcante	2	258	30	720	130	12	24	200	8	4						50
São Felix																
Arrayas		341	33	218		3	6		4	12	6					
Conceição	3	89	30			6	12	100	4	3				326	3	100
Natividade	4	114	48	125		8	16	150	15	8	8			589	8	28
Carmo	4	39	45	42		2	4	50				4		400	3	12

¹ cada almude equivale à 16,8 litros; ² medida linear baseada no tamanho do antebraço; ... Informação ilegível

Fonte: Reflexões econômicas sobre as tabelas estatísticas da Capitania de Goyaz pertencentes ao ano de 1804 e feitas em 1806. 1º volume. Códice N°2109 AHU.

Em Sant-Hilaire (1979, p. 117-118), há referência à retração urbana e comercial de Goiás, no início do século XIX:

A maioria dos habitantes de Santa Cruz é formada atualmente (1819) por agricultores pobres, que só vão ao arraial aos domingos. A população permanente do povoado, muito escassa, é composta de um pequeno núcleo de artesão, de prostitutas, de dois ou três proprietários de cabarés e, finalmente, de alguns mulatos e negros livres, que passam a maior parte de sua vida sem fazer nada. [...] Embora Santa Cruz seja sede de um julgado e de uma paróquia, o arraial é tão pobre que não se encontra nele uma única loja, e nas poucas e miseráveis vendas que ainda existem ali só há praticamente cachaça. Eu precisava urgentemente de cravos para ferrar os burros. No arraial havia apenas um ferreiro, o qual, não dispondo nem de ferro nem de carvão, tinha ido para o campo. Os agricultores das redondezas não têm mercado para os seus produtos. Pagam o dízimo de acordo com a extensão de suas lavouras e plantam apenas o suficiente para o sustento da família e a aquisição, por meio de trocas, de sal e ferro. Quase nada mandam para o arraial, havendo ali uma escassez quase total de gêneros de primeira necessidade.

Cunha Matos (1874, p. 268) também narra que, na segunda década do século XIX, havia:

[...] muito pouco comércio na comarca de Goiás, e apenas um ou dois homens sabem comerciar. O comércio consiste na exportação de gado, algodão tecido, e em rama; couros, solas e peles, café, ouro em pó e diamantes. Taes são os únicos gêneros de comércio externo; o interno consiste em algodões, grosseiros tecidos, pouco trigo, algum milho, feijão, carnes de porco e vacca, gado vivo, azeite de mamona, solas, peles e couros crus, e mui poucos outros gêneros.

As descrições acima citadas são consubstanciadas pela comparação dos dados demográficos de 1804, apresentados na figura 02, com os valores de importação e exportação da capitania, expostos nas tabelas 02 e 03. Essa comparação nos permite pressupor o baixo nível de consumo dos produtos importados no período.

Tabela 03: Produtos agrícolas exportados pela Capitania de Goiás, 1809

Produto	Quantidade
Algodão	3.874 arrobas
Açúcar	6.099 arrobas
Trigo	214 alqueires
Arroz	5.068 alqueires
Café	212 arrobas

Fonte: ALENCASTRE, 1979, p. 313.

McCreery (2006), por meio de um rico levantamento histórico, apresenta uma síntese da dinâmica comercial de Goiás entre os anos de 1822 a 1889. De acordo com o autor, os assentamentos e fazendas esparsas pelo território eram muito pequenos e a maioria dos quais dedicados às mesmas atividades de subsistência ou produzindo pequenas quantidades de commodities, oferecendo, portanto, poucas oportunidades de especialização ou comércio, o que também é comprovado em Funes (1986) e Teixeira Neto (2008).

Segundo McCreery (2006), um mapa comercial de Goiás do século XIX mostraria uma série de circuitos locais e regionais, alguns deles continuamente interligados e outros unidos apenas ocasionalmente, como resultado, a oferta e a procura tendiam a ser incertas e os preços voláteis.

A desaglomeração populacional favorecia a existência de um comércio itinerante praticado por mascates. Sobre essa modalidade mercantil, McCreery (2006) narra que esses comerciantes viajantes carregavam uma gama limitada de mercadorias, a cavalo, em carros de boi ou nas próprias costas e trocavam nas vilas, povoados e fazendas por animais e outros produtos, dinheiro ou crédito para entregas futuras, alguns deles

trabalhavam em canoas, principalmente nos rios Araguaia e Tocantins e outros alternavam ocupações regulares com a prática de tráfego.

A modalidade de comércio itinerante não promovia polarizações e a deficiência das vias de comunicação não favorecia o desenvolvimento de centros comerciais mais desenvolvidos. Beneficiada pela função administrativa e pelo quantitativo demográfico, Villa Boa conseguia manter melhor dinamismo comercial, como informa Sant-Hilaire (1979, p. 52):

Existe em Vila Boa (1819) um número considerável de lojas bem abastecidas, as quais, como em todas as cidades do interior, vendem indiscriminadamente mantimentos, miudezas e variados tipos de tecidos. É no Rio de Janeiro que abastecem a maioria dos comerciantes da cidade, os quais pagam exclusivamente com ouro os artigos que recebem. O número de vendas é igualmente considerável, sendo prodigiosa a quantidade de cachaça que nelas é vendida.

MCCreery (2006) mensura que na cidade de Goiás era possível ter de cinquenta a sessenta tabernas a qualquer tempo e em cidades como Bonfim ou Corumbá podia ter de vinte a trinta, mas só nos assentamentos mais substanciais da província que se encontravam lojas de varejo e atacado e lojas com estoque mais diversificados.

Nas tabernas era praticada a venda de pequenas quantidades de alimentos e itens de necessidade diária, como sabão, velas, tabaco e bebidas alcoólicas, devido ao fato de que os proprietários não possuíam capacidade de compra de grandes volumes no atacado e também não dispunham de instalações de armazenamento, compravam o que precisavam de estabelecimentos maiores e buscavam obter lucros de duas formas: vendendo a preços mais altos, mas dando crédito aos moradores da vizinhança, e fraudando as medidas de pesos. Por exemplo, outro nome dado às “tabernas” era de “vendas” (McCreery 2006),

Ao longo do século XIX o abastecimento do comércio permanecia, assim como no século anterior, sendo realizado, predominantemente, por via terrestre e executado por tropas, vulnerável a todas as dificuldades impostas pelo isolamento geográfico e mudanças climáticas. O registro deixado por Saint-Hilaire (1979, p. 42), ao passar por uma fazenda entre o Arraial de Meia Ponte e Arraial do Jaraguá em meados do mês de junho de 1819, comprova a observação:

Perguntei a meu hospedeiro se naquele ano haviam passado por ali muitas tropas de burros vindos do Rio de Janeiro, da Bahia e de São Paulo. Ele me respondeu que ainda não vira nenhuma e que, em geral, elas só começam a chegar depois da festa de S. João, pois, compreensivelmente, nunca se podem pôr a caminho antes do final da estação das águas.

De acordo com Palacin et al (1995, p. 127):

Os tropeiros eram empresários do transporte, indispensáveis para o comércio de exportação e importação. Funcionavam também como mensageiros, transmissores de notícias pessoais e das novidades que vinham e ouviam nas outras regiões do país. Muitas vezes, tornavam-se também comerciantes, e agiam como intermediários no envio e retirada do ouro, numa época em que ainda não existiam bancos na região.

O cenário de pouca dinamicidade comercial do estado motivou algumas tentativas de superação. Nesse sentido, uma das principais estratégias do século foi o fomento da navegação dos rios Tocantins e Araguaia, com objetivo de impulsionar as trocas com a capitania do Pará.

Theotônio Segurado (1982), primeiro ouvidor da comarca do Norte, empenha-se, em 1806, em demonstrar as vantagens que os goianos poderiam ter se comercializassem sua produção na capitania do Pará. Para defender sua tese, o ouvidor apresentou uma relação comparativa entre os valores dos principais produtos goianos e seus respectivos preços nas praças de Belém, conforme transcrito na tabela 04.

Tabela 04: Preços dos Gêneros da Capitania de Goiás exportáveis para Pará, 1806

Gênero	Preço em Goiás	Preço no Pará
Algodão em Rama	2\$400	5\$000
Algodão tecido (a vara)	\$150	\$240
Açúcar (arroba)	1\$800	3\$200
Agoa ardente (o barril)	1\$8000	6\$000
Rapaduras	\$ 0,75	\$320
Café (arroba)	1\$800	3\$600
Toucinho	1\$800	3\$600
Carne Seca	1\$800 (um boi)	1\$600 (arroba)
Sola (um meio)	\$600	1\$600
Couros de Veados	\$450	\$900
Fumo (um rolo)	1\$500	4\$800
Feijão (o alqueire)	\$200	4\$000

Fonte: SEGURADO, 1982.

De acordo com Segurado (1982), este comércio, em tese tão vantajoso, deveria ser promovido por meio da criação de sociedades mercantis, isenções fiscais para os produtores que se estabelecessem às margens dos ditos rios e para os negociantes que seguissem com produtos para o Pará, incentivos à agricultura em toda a capitania e pela persuasão dos povos do Norte a manterem um comércio ativo de carne seca e solas, deixando de lado o prejudicial comércio de boiadas com a Bahia.

Porém, ao longo do século XIX, as tentativas de navegação dos dois rios obtiveram pouco sucesso. De acordo com Dolles (1973), o desenvolvimento desse

comércio esbarrava nas deficiências da agricultura, no fraco povoamento das margens dos rios e na falta de capitais para investimento nas empresas de transportes. Somado a esses se aliavam, de um lado o acidentado curso dos rios, principalmente do Tocantins, o que exigia uma tripulação excessiva e tornava a viagem lenta, além de cara; e, de outro, a insegurança dos viajantes diante dos prováveis ataques de tribos indígenas que habitavam as margens dos rios.

Até o final do século XIX, o cenário comercial em Goiás pouco se alterou, de acordo com o *Almanaque da Província de Goiás de 1886*, por falta de vias que facilitassem a condução, e quase não se exportava, pois, o custo com o transporte excederia o valor de comercialização dos gêneros que aqui se produziam (BRANDÃO, 1978).

O desenvolvimento do comércio, até o início do século XX, além de ser influenciado pela baixa taxa de urbanização, esbarrava ainda nas dificuldades estruturais e técnicas do período, essas sempre mais intensas no norte do estado. A mais grave delas, e que influenciava na instalação das demais estruturas, era a falta de um sistema viário eficiente que possibilitasse maior fluidez no território.

A falta de um sistema de transporte de qualidade foi, historicamente, alvo de preocupação dos governos estaduais e da sociedade goiana, segundo demonstram os trechos da mensagem encaminhada ao Congresso Legislativo do Estado de Goyaz pelo Presidente do Estado, Desembargador João Alves de Castro, já em 13 de maio de 1920.

É um problema muito sério o do abastecimento da capital e que não pode ser enfrentado sinão com muita energia. Nem só por isso, como também por avaliar os incalculáveis danos advindos para o Estado com as dificuldades de transportes com que lutamos, compreendi chegado o momento, já que isso o permitem as condições financeiras da nossa terra, de apressar a execução de um plano de viação goyana, a começar pelas estradas de rodagem; aguardando confiante, também, a promessa do Governo Federal de prolongar a nossa via férrea (GOYAZ, 1920, p. 4).

Na mesma mensagem, o então Presidente do Estado também chama a atenção para outra dificuldade enfrentada pelos comerciantes goianos: a falta de bancos para realizações de transações comerciais. Nas palavras de Alves de Castro:

O commercio, já regularmente movimentado, vem lutando de há muito tempo, com a falta de um banco para as suas transações. Não tendo conseguido a instalação nesta capital de uma agencia do Banco do Brasil, tomei o alvitre de auxiliar diretamente a nossa praça comercial, fazendo depósitos de dinheiro não só nesse como no Banco Mercantil para aquelle fim (GOYAZ, 1920, p. 24).

Até as três primeiras décadas do século XX, ainda prevalecia em Goiás o transporte comercial carreiro e o realizado por tropas, lentos, de baixa capacidade de transporte e de alto custo, o que acarretava em dificuldades de abastecimento das cidades, baixas taxas de lucros para os produtores e altos preços para o consumidor final. Conforme registra Borges (1990, p. 153), antes da consolidação do transporte ferroviário:

os principais meios de transporte eram os carros de bois e as tropas, ambos com capacidade de carga limitada por volume. A jornada média diária não ultrapassava vinte e quatro quilômetros. A viagem entre Santa Cruz de Goiás e Araguari, onde os trilhos da E. F. Mogiana se encontravam paralisados desde 1896, levava, em média, dezesseis dias, o que tornava praticamente impossível o transporte de bens perecíveis. Além de transitar nas estradas apenas na estação seca, os custos de transporte por carro de bois eram extremamente altos, pela demora da viagem e pelas despesas de alimentação do pessoal e dos animais. Estes custos oneravam o preço final dos bens primários exportados, eliminando a competitividade da produção agrícola goiana em qualquer mercado fora do Estado. Segundo fonte oficial, muitas vezes a produção agrícola excedente não pagava nem mesmo seu próprio transporte, era preferível deixá-la na roça.

As dificuldades com transporte até o início do século XX faziam do gado, por sua capacidade de autotransporte, o principal produto do comércio de exportação de Goiás durante os anos de 1800.

Considerações finais

As considerações apresentadas neste texto permitem concluir que, com fim da mineração e a conseguinte ruralização da sociedade e da economia goiana, houve considerável queda do capital em circulação, provocando, dessa forma, significativa retração das atividades comerciais durante quase todo século XIX, principalmente as relacionadas à importação.

A incipiente agricultura de subsistência, aliada ao isolamento geográfico da capitania e seu enfraquecimento político, não conseguiam de imediato promover o comércio de exportação de excedentes.

Todavia, as atividades comerciais continuam a existir adquirindo feições específicas e adaptadas ao novo cenário socioeconômico de Goiás. Elas passam a concentrarem-se nos centros urbanos mais estruturados e a incorporar, gradualmente, na cartela de bens oferecidos, gêneros do sistema produtivo agropastoril que se estruturava. Substitui-se, portanto, os circuitos longos de importação, que caracterizam o comércio no período aurífero, por circuitos regionais e locais.

O desenvolvimento das atividades comerciais, assim como as demais relacionadas à economia urbana, só voltaria a se tornar ativas após as mudanças estruturais ocorridas no início do século XX. Mudanças promovidas pela reintegração da economia goiana à economia nacional, a partir da penetração da Estrada de Ferro Goiás pelo Sudeste do estado, o que só veio a acontecer em 1911.

COMMERCIAL ACTIVITIES IN THE CONTEXT OF THE 19TH CENTURY SUBSISTENCE ECONOMY IN GOIÁS

Abstract: In this historical article, we discuss some aspects of the commercial activities developed in Goiás in the context of the subsistence economy that was structured after the mining crisis of the late 18th century. Throughout almost the entire 19th century, the word *decadence* is commonly used by historiography to describe the ruralized and economically disintegrated society that settled in Goiás after the depletion of gold mines. However, even in this context, commercial activities were present and, to a greater or lesser extent, participated in the new economic dynamics of Goiás. The research methodology was based on the bibliographic review, mainly in the contributions of Palacin (1976), Palacin et al (1995), Bertran (1978, 2010) and MCCreery (2006) and in documentary research at the bases of the Historical Geographic Institute of Goiás (IHGG), and of the Lisbon Ultramarine Historical Archive (AHU).

Keywords: Goiás. Economy. Subsistence. Trade. XIX century.

ACTIVIDADES COMERCIALES EN EL CONTEXTO DE LA ECONOMÍA DE SUBSISTENCIA DEL SIGLO XIX EN GOIÁS-BRASIL

Resumen: En este artículo histórico se analizan algunos aspectos de las actividades comerciales desarrolladas en Goiás en el contexto de la economía de subsistencia que se estructuró luego de la crisis minera de fines del siglo XVIII. A lo largo de casi todo el siglo XIX, la historiografía utiliza habitualmente la palabra *decadencia* para describir la sociedad ruralizada y económicamente desintegrada que se asentó en Goiás tras el agotamiento de las minas de oro. Pero, incluso en este contexto, la actividad comercial estuvo presente y, en mayor o menor medida, participó en la nueva dinámica económica de Goiás. La metodología de investigación se basó en la revisión bibliográfica, principalmente en los aportes de Palacin (1976), Palacin et al (1995), Bertran (1978, 2010) y MCCreery (2006) y en investigación documental en las bases del Instituto Histórico Geográfico de Goiás (IHGG), y del Archivo Histórico de Ultramar de Lisboa (AHU).

Palabras clave: Goiás. Economía. Subsistencia. Comercio. Siglo XIX.

Referências

A.H.U. Arquivo Histórico Ultramarinho. **Reflexões econômicas sobre as tabelas estatísticas da Capitania de Goyaz pertencentes ao ano de 1804 e feitas em 1806.** 1º volume. Códice N°2109

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Anais da Província de Goiás.** 2. ed. Goiânia: Governo de Goiás, 1979.

BERTRAN, Paulo. **Formação econômica de Goiás.** Goiânia: Oriente, 1978.

_____. **Notícia geral da capitania de Goiás.** 2. ed. Goiânia: Instituto Casa Brasil de Cultura, 2010.

BORGES, Barsanufio Gomides. **O despertar dos dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais 1909-1922.** Goiânia: CEGRAF, 1990

BRANDÃO, Antônio José da Costa. **Almanaque da Província de Goyaz para o ano de 1886.** Goiânia: Ed da UFG, 1978.

CAMPOS, Itami. **Questão agraria: uma proposta de análise.** *Revista do ICHL*, Goiânia, 1982

CUNHA MATOS, Raimundo José da. *Chorographia da Província de Goiás* por Raimundo da Cunha Matos. **Revista do IHGB**, 1874.

D'ALINCOURT, Luís. **Memórias sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1975

DOLLES, Dalisia E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973.

FUNES, Eurípedes Antônio. **Goiás 1800-1850: um período de transição da mineração à agropecuária.** Goiânia: Ed. UFG, 1986. (Coleção Teses Universitárias).

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 33^o ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

GOMES, Horieste; TEIXEIRA NETO, Antônio; SALES, Altair. **Geografia: Goiás-Tocantins.** Goiânia: UFG, 2004.

GOYAZ. Mensagem enviada ao congresso legislativo do estado de Goyaz pelo Presidente do Estado Desembargador João Alves de Castro em 13 de maio de 1920. Goyaz: **Tipografia do Correio Oficial**, 1920.

MCCREERY, David. **Frontier Goiás, 1822-1889.** Califórnia: Stanford University Press, 2006.

NATAL e SILVA, Colemar. **História de Goiás.** Goiânia: IGL/AGEPEL, 2002.

PALACIN, Luis. **Goiás 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas.** 2. ed. Goiânia: Oriente, 1976.

_____; GARCIA, Franco Leônidas; AMADO, Janaina. **História de Goiás em Documentos: I Colônia.** Goiânia: UFG, 1995.

_____; MORAES, Maria Augusta Sant'Ana. **História de Goiás.** Goiânia: UCG, 1989.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. 1779-1853. **Viagem à província de Goiás**. Tradução de Regina Reis Junqueira. Apresentação de Mario Guimaraes. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1979.

SALLES, Gilka V. F. **Economia e Escravidão na Capitania de Goiás**. Goiânia: UFG, 1992.

_____. Saúde e doença em Goiás 1826-1930. In: FREITAS, Lena C. B. F de. (Organizadora). **Saúde e doença: a medicina possível: uma contribuição para a história da medicina em Goiás**. Goiânia: Editora da UFG, 1999.

SALGADO, Tathiana R. **Setor de serviços e urbanização em Goiás**. Tese (Doutorado em Geografia). Goiânia: IESA-UFG, 2017.

_____. Atividades comerciais durante o período colonial em Goiás - Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 18, jul. 2019.

SEGURADO, J. T., **Memória econômica e política sobre o comércio ativo da capitania de Goiás**. 1806. In: Memórias Goianas 1. Goiânia: UCG, 1982.

SOBRE A AUTORA

Tathiana Rodrigues Salgado é doutora em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG); docente da Universidade Estadual de Goiás (UEG).

Recebido em 15/06/2020

Aceito em 25/09/2020